

- (8) Oleks vaja ajakohastada direktiivi 70/220/EMÜ, võttes arvesse tehnika arengut, eriti enam standardiseeritud

diagnostiliste veakoodide uusi määratlusi, tootja spetsiifilisemaid diagnostilisi veakoode, uusiheksadetsimaalkoode ning ajakohastatud standardeid ISO 15031-6 ja SAE J2012.

- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiivis 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ja nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta ⁽¹⁾ (muudetud komisjoni direktiiviga 2000/71/EÜ ⁽²⁾) nõutakse, et alates 1. jaanuarist 2005 ei tohi kogu ühenduses müüdava bensiini ja diislikütuse väävlisisaldus ületada 50 mg/kg (miljondikku). Selleks et vajaduse korral täpsemalt iseloomustada väävli, aromaatsete süsivesinike ja hapniku sisaldust alates 2005. aastast turustatavas bensiinis ja diislikütuses, mida hakkavad kasutama täiustatud heitekontrollseadme või otsepritsebensiinimootoriga sõidukid, tuleks uuesti kindlaks määrata alates 2005. aastast rakendatavate heite piirväärtuste põhistes tüübikinnituskatsetes kasutatavad etalonkütused.
- (10) Seepärast tuleks direktiivi 70/220/EMÜ vastavalt muuta.
- (11) Käesolevas direktiivis ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi 70/156/EMÜ kohaselt asutatud tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

1. Direktiivi 70/220/EMÜ artikkel 1 asendatakse järgmise tekstiga:

“Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *sõiduk* — igasugune direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A jaos määratletud sõiduk;
- b) *veeldatud naftagaasi- või maagaasiküttega sõiduk* — sõiduk, millele on paigaldatud eriseade, mis võimaldab propulsiivseadmes kasutada veeldatud naftagaasi või maagaasi. Selliseid veeldatud naftagaasi või maagaasiküttega sõidukeid võib projekteerida ja ehitada liikumiseks kas ainu- või kaksiküttel;
- c) *ainuküttega sõiduk* — sõiduk, mis on projekteeritud kestvaks liikumiseks peamiselt kas veeldatud naftagaasi- või maagaasiküttel, kuid millel on hädajuhtumiks või käivitamiseks ka

bensiiniseade, kusjuures bensiinipaagi mahutavus ei ületa 15 liitrit;

- d) *kaksikütttega sõiduk* — sõiduk, mis võib liikuda osalt bensiiniküttel ja osalt kas veeldatud naftagaasi- või maagaasiküttel.”

2. I, II, III, IX, IXa, X, XI ja XIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Alates 1. juulist 2003 ei tohi liikmesriigid sõiduki puhul, mis vastab käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ nõuetele:

- a) keelduda EÜ tüübikinnituse andmisest direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt;

- b) keelduda siseriikliku tüübikinnituse andmisest või

- c) keelata sõidukite registreerimist, müüki või kasutuselevõttu vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ artiklile 7.

2. Kui uus sõidukitüüp ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ sätetele, ei anna liikmesriigid alates 1. juulist 2003:

- a) EÜ tüübikinnitust direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt ega

- b) siseriiklikku tüübikinnitust.

Juhul, kui kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõiget 2, võivad liikmesriigid siiski jätkata esimeses lõigus mainitud tüübikinnituste andmist.

3. Kui sõiduk ei vasta käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ sätetele, peavad liikmesriigid:

- a) lugema direktiivi 70/156/EMÜ kohaselt uute sõidukitega kaasaantud vastavusertifikaadid kõnesoleva direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaldamisel kehtetuks ja

- b) keelduma nende uute sõidukite registreerimisest, müügist ning kasutusele võtmisest, millel ei ole direktiivi 70/156/EMÜ kohaselt kehtivat vastavusertifikaati, välja arvatud juhul, kui tuginetakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 8 lõikele 2.

4. Lõiget 3 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2006 järgmistel juhtudel:

- a) M-kategooria sõidukite suhtes, v.a sõidukid, mille maksimaalmass on üle 2 500 kg, ja

- b) N₁-kategooria I klassi sõidukite suhtes.

⁽¹⁾ EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.

⁽²⁾ EÜT L 287, 14.11.2000, lk 46.

Lõiget 3 kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2007 järgmistel juhtudel:

- a) direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4. kindlaksmääratud N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite suhtes ja
- b) M-kategooria sõidukite suhtes, mille maksimaalmass on üle 2 500 kg.

Artikkel 3

1. Kui on tegemist uute varukatalüüsmuunduritega, mis on mõeldud paigaldamiseks käesoleva direktiiviga muudetud direktiivi 70/220/EMÜ kohaselt tüübikinnitust saanud sõidukitele, ei tohi liikmesriigid alates 1. juulist 2003:

- a) keelduda neile EÜ tüübikinnituse andmisest direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt ega
- b) keelata nende müüki või sõidukile paigaldamist.

2. Alates 1. juulist 2003 ei anna liikmesriigid uutele varukatalüüsmuunduritele EÜ tüübikinnitust direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 kohaselt, kui nende tüüp ei ole kinnitatud vastavalt käesoleva direktiiviga muudetud direktiivile 70/220/EMÜ.

3. Liikmesriigid lubavad endiselt müüa ja paigaldada neid kasutusel olevatele sõidukitele mõeldud uusi varukatalüüsmuundureid, millele anti eraldi seadme tüübikinnitus enne käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 4

Tootjad võtavad enne 1. juulit 2005 meetmeid, et anda kas otse müügikohtades või levitajatele lisateavet kõigi uute varukatalüüsmuundurite kohta, mis lasti Euroopa Liidus müügile enne käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva ja mis muul juhul ei vastaks komisjoni direktiivis 98/77/EÜ ⁽¹⁾ kehtestatud nõuetele.

Esimeses lõigus mainitud lisateave peab vastama käesoleva direktiivi XIII lisa punktis 7 kehtestatud tingimustele.

Artikkel 5

Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast alates kohaldatakse direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punkti 7 üksikasjalikke sätteid kasutusel olevate sõidukite vastavuse kohta käesoleva direktiiviga muudetud kujul kõigi sõidukite suhtes, millele on antud direktiivi 70/220/EMÜ nõuete kohane tüübikinnitus (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/69/EÜ ⁽²⁾ või järgnenud muutmisdirektiividega).

Artikkel 6

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid enne 31. maid 2003. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid norme alates 1. juunist 2003.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike põhiliste õigusaktide teksti.

Artikkel 7

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Artikkel 8

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 3. oktoober 2002

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Erkki LIIKANEN

⁽¹⁾ EÜT L 286, 23.10.1998, lk 34.

⁽²⁾ EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.

LISA

MUUDATUSED DIREKTIIVI 70/220/EMÜ I, II, III, IX, IXa, X, XI ja XIII LISAS

A. I lisa muudetakse järgmiselt.

1. Punkti 1 viimane lõik asendatakse järgmise tekstiga:

“Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka eraldi seadme EÜ tüübikinnitusmenetluse suhtes M₁-ja N₁-kategooria sõidukitele paigaldamiseks mõeldud varukatalüüsmuundurite puhul.”

2. Punktid 2.17 ja 2.18 sõnastatakse ümber ja punkt 2.19 asendatakse järgmise tekstiga::

“2.17. *originaalkatalüüsmuundur* — katalüüsmuundur või katalüüsmuundurite koost, mille suhtes kehtib sõidukile antud tüübikinnitus ning mis on märgitud käesoleva direktiivi X lisa liite punktis 1.10.

2.18. *varukatalüüsmuundur* — katalüüsmuundur või katalüüsmuundurite koost, mis on mõeldud direktiivi 70/220/EMÜ kohaselt tüübikinnituse saanud sõiduki originaalkatalüüsmuunduri asendamiseks ning millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 punktis d.

2.19. *originaalvarukatalüüsmuundur* — katalüüsmuundur või katalüüsmuundurite koost, mille tüüp on märgitud käesoleva direktiivi X lisa liite punktis 1.10, kuid mida sõiduki tüübikinnituse omanik pakub turul eraldi seadmena.”

3. Punkt 3.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.2. Summutitoru heiteid, kütuseauru heidet, vastupidavust ja sisseehitatud diagnostikaseadet (OBD-seade) käsitleva teatise näidis on esitatud II lisas. II lisa punktis 3.2.12.2.8.6 loetletud andmed lisatakse X lisas esitatud EÜ tüübikinnitustunnistuse 2. liitesse “OBD-seadmega seotud teave”.”

4. Punkt 5.2.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“5.2.2. Veeldatud naftagaasi- või maagaasikütttega ottomootoriga (ainu- või kaksiküte) sõidukite puhul tehakse järgmised katsed:

I liiki katsed (keskmiste heitetasemete kontrollimine summutitorus pärast külmstarti),

II liiki katsed (süsinikmonooksiidi heide tühikäigul),

III liiki katsed (karterigaaside heide),

IV liiki katsed (kütuseauru heide), vajaduse korral,

V liiki katsed (saastekontrolli seadme vastupidavus),

VI liiki katsed (süsinikmonooksiidi ja süsivesinike keskmiste heitetasemete kontroll summutitorus pärast külmkäivitust madalal välisõhu temperatuuril), vajaduse korral,

OBD-katsed, vajaduse korral.”

5. Joonis 1.5.2 asendatakse järgmisega:

"Tüübikinnituskatsed"	Ottomootoriga M- ja N-kategooria sõidukid			Diiselmootoriga M ₁ -ja N ₁ -kategooria sõidukid
	Bensiinikuttega sõiduk	Kaksikikuttega sõiduk	Ainukikuttega sõiduk	
I liiki katsed	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (katsed mõlemat liiki kütusega, maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)
II liiki katsed	Jah	Jah (katsed mõlemat liiki kütusega)	Jah	–
III liiki katsed	Jah	Jah (katsed üksnes bensiiniga)	Jah	–
IV liiki katsed	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (katsed üksnes bensiiniga, maksimaalmass ≤ 3,5 t)	–	–
V liiki katsed	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (katsed üksnes bensiiniga, maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)
VI liiki katsed	Jah (maksimaalmass ≤ 3,5 t)	Jah (katsed üksnes bensiiniga, maksimaalmass ≤ 3,5 t)	–	–
Laiendamine	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6	Punkt 6 M ₂ -ja N ₂ -kategooria sõidukid, tuletatud mass ≤ 2 840 kg ⁽¹⁾
Sisseehitatud diagnostikaseadme katsed	Jah, vastavalt punktidele 8.1.1 või 8.4	Jah, vastavalt punktidele 8.1.2 või 8.4	Jah, vastavalt punktidele 8.1.2 või 8.4	Jah, vastavalt punktidele 8.2, 8.3 või 8.4

⁽¹⁾ Komisjon uurib edaspidi tüübikinnituskatsete laiendamist M₂-ja N₂-kategooria sõidukitele, mille tuletatud mass ei ületa 2 840 kg, ja esitab hiljemalt 2004. aastal direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 kehtestatud korras ettepanekud 2005. aastal kohaldatavate meetmete kohta."

6. Punkti 5.3.7.3 joonealuses märkuses 1 muudetakse kordajad Hcv ja Ocv puhul järgmiselt:

"Hcv = Vesiniku ja süsiniku aatomsuhe [1,73], vedela naftagaasi korral [2,53], maagaasi korral [4,0]
Ocv = Hapniku ja süsiniku aatomsuhe [0,02], vedela naftagaasi korral [null], maagaasi korral [null]."

7. Punkt 5.3.8 asendatakse järgmise tekstiga:

"5.3.8. Varukatalüüsmuundurid ja originaalvarukatalüüsmuundurid

5.3.8.1. EÜ tüübikinnitusega sõidukitele paigaldamiseks mõeldud varukatalüüsmuundureid katsetatakse XIII lisa kohaselt.

- 5.3.8.2. Originaalvarukatalüüsmuundur, mis kuulub X lisa liite punktile 1.10 vastavasse tüüpi ja on mõeldud paigaldamiseks sõidukile, mille kohta on koostatud asjakohased tüübikinnitusdokumendid, ei pea vastama käesoleva direktiivi XIII lisale, kui ta vastab punktide 5.3.8.2.1 ja 5.3.8.2.2 nõuetele.
- 5.3.8.2.1. Märgistamine
- Originaalvarukatalüüsmuunduril peab olema vähemalt üks järgmistest tunnustest:
- 5.3.8.2.1.1. sõiduki tootja nimi või kaubamärk;
- 5.3.8.2.1.2. originaalvarukatalüüsmuunduri mark ja identifitseerimiseks vajalik osanumber, nagu on märgitud punktis 5.3.8.3.
- 5.3.8.2.2. Dokumendid
- Originaalvarukatalüüsmuunduriga antakse kaasa järgmine teave:
- 5.3.8.2.2.1. sõiduki tootja nimi või kaubamärk;
- 5.3.8.2.2.2. originaalvarukatalüüsmuunduri mark ja identifitseerimiseks vajalik osanumber, nagu on märgitud punktis 5.3.8.3;
- 5.3.8.2.2.3. sõidukid, mille originaalvarukatalüüsmuundurid kuuluvad X lisa liite punktile 1.10 vastavasse tüüpi, kaasa arvatud vajaduse korral märgistus, mis näitab, kas originaalvarukatalüüsmuundur sobib paigaldamiseks sisseehitatud diagnostikaseadmega (OBD-seadmega) varustatud sõidukile;
- 5.3.8.2.2.4. paigaldamisjuhend, vajaduse korral;
- 5.3.8.2.2.5. niisugune teave esitatakse:
- originaalvarukatalüüsmuunduriga kaasaantud infolehel,
 - originaalvarukatalüüsmuunduri müügipakendil või
 - muul sobival viisil.
- Teave peab igal juhul olema kättesaadav sõiduki tootja poolt müügikohtades jaotatavates tootekataloogides.
- 5.3.8.3. Sõiduki tootja esitab tehnilisele teenistusele ja/või tüübikinnitusasutusele elektroonilises vormis teabe, mida on vaja asjakohase osanumbri ja tüübikinnitusdokumendi sidumiseks.
- Selle teabe puhul märgitakse:
- sõiduki mark (margid) ja tüüp (tüübid),
 - originaalvarukatalüüsmuunduri mark (margid) ja tüüp (tüübid),
 - originaalvarukatalüüsmuunduri osanumber (osanumbrid),
 - asjakohane sõiduki tüübikinnitusnumber.”
8. Punkt 7.1.1 asendatakse järgmise tekstiga:
- “7.1.1. Tüübikinnitusasutus kontrollib kasutusel olevate sõidukite vastavust tootja asjaspeutuvat teavet aluseks võttes protseduuride abil, mis on samalaadsed direktiivi 70/156/EMÜ artikli 10 lõigetes 1 ja 2 ning X lisa punktides 1 ja 2 ettenähtud protseduuridega.
- Kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrolliprotseduur on esitatud käesoleva lisa 4. liite joonistel 1.8 ja 1.9.

- 7.1.1.1. Kasutusel olev tüüpkond
- Kasutusel olevat tüüpkonda võib määratleda põhiliste konstruktsiooniparameetrite alusel, mis peavad olema kõigile tüüpkonna sõidukitele ühised. Vastavalt sellele võib lugeda samasse kasutusel olevasse tüüpkonda kuuluvaiks neid sõidukitüüpe, millel on ühesugused vähemalt järgmised parameetrid või millel need parameetrid langevad ühte deklareeritud tolerantsi piires:
- kütuse põletamisviis (2taktiline, 4taktiline või rootormootor),
 - silindrite arv,
 - silindriploki konfiguratsioon (lineaarse, V-kujulise, radiaalse, rõhtvastak- või muu paigutusega). Silindrite kalle ja suund ei ole olulised,
 - mootori kütuseviis (kaud- või otsesissepritse),
 - jahutussüsteemi liik (õhk-, vesi- või õlijahutus),
 - õhutamisviis (loomulik või surveõhutis),
 - mootorikütus (bensiin, diislikütus, maagaas, veeldatud naftagaas vms). Kui üks kütus on ühine, võib kaksiküttega sõidukid grupeerida rühmküttesõidukiteks,
 - katalüüsmuunduri liik (kolmeastmeline vm liiki katalüüs),
 - kübemepüüdu olemasolu (kübemepüüduriga või ilma),
 - heitgaasitagastus (heitgaasitagastusega või ilma),
 - tüüpkonna võimsaima mootori silindrimaht miinus 30 %.
- 7.1.1.2. Tüübikinnitusasutus kontrollib kasutusel olevate sõidukite vastavust tootjalt saadud teabe põhjal. Selline teave peab sisaldama järgmisi andmeid, kuid ei pruugi nendega piirduda:
- 7.1.1.2.1. tootja nimi ja aadress;
- 7.1.1.2.2. tootja teatistes märgitud piirkondades volitatud esindaja nimi, aadress, telefoni- ja faksinumbrid ning e-posti aadress;
- 7.1.1.2.3. tootja teatistes märgitud sõidukite mudeli(te) nimetus(ed);
- 7.1.1.2.4. vajaduse korral tootja teatistes esitatud sõidukitüüpide nimekirj, st punkti 7.1.1.1 kohane kasutusel oleva tüüpkonna grupp;
- 7.1.1.2.5. kasutusel olevasse tüüpkonda kuuluvate sõidukitüüpide puhul kasutatav tehastähise (VIN) kood (VIN-prefiks);
- 7.1.1.2.6. kasutusel olevasse tüüpkonda kuuluvate sõidukitüüpide puhul antud tüübikinnituste numbrid, sealhulgas vajaduse korral kõigi laienduste ja rakendusala kinnituste/tühistamiste (ümberehitamiste) numbrid;
- 7.1.1.2.7. tootja teatistes märgitud sõidukite tüübikinnituste laienduste ja rakendusala kinnituste/tühistamiste üksikasjad (tüübikinnitusasutuse nõudmisel);
- 7.1.1.2.8. tootja teatistes märgitud andmete kogumise aeg;
- 7.1.1.2.9. tootja teatisega hõlmatud sõidukite valmistamise ajavahemik (nt 2001. kalendriaasta jooksul valmistatud sõidukid);

- 7.1.1.2.10. tootjapoolne kasutusel olevate sõidukite vastavuskontroll, kaasa arvatud:
 - 7.1.1.2.10.1. sõiduki asukoha kindlakstegemise viis;
 - 7.1.1.2.10.2. sõiduki valimisse võtmise ja valimist väljajätmise kriteeriumid;
 - 7.1.1.2.10.3. programmi puhul kasutatavate katsete liigid ja menetlused;
 - 7.1.1.2.10.4. tootjapoolsed kasutusel oleva tüüpkonna gruppi võtmise/grupist väljajätmise kriteeriumid;
 - 7.1.1.2.10.5. geograafiline piirkond, kus tootja on teavet kogunud;
 - 7.1.1.2.10.6. kasutatud valimi maht ja valimivõtu kava;
 - 7.1.1.2.11. kasutusel olevate sõidukite tootjapoolse vastavusmenetluse tulemused, sealhulgas:
 - 7.1.1.2.11.1. programmi kaasatud (katsetatud või katsetamata) sõidukite identifitseerimine. Identifitseerimisel märgitakse:
 - mudeli nimetus,
 - tehasetähis (VIN),
 - registrinumber,
 - valmistamiskuupäev,
 - kasutuspiirkond (kui see on teada),
 - paigaldatud rehvid;
 - 7.1.1.2.11.2. sõiduki valimist väljajätmise põhjus(ed);
 - 7.1.1.2.11.3. iga valimisse kuuluva sõiduki kasutuslugu (kaasa arvatud ümberehitamised);
 - 7.1.1.2.11.4. iga valimisse kuuluva sõiduki remondilugu (kui see on teada);
 - 7.1.1.2.11.5. katseandmed, sealhulgas:
 - katsete kuupäev,
 - katsetamise koht,
 - läbisõidumõõdiku näit,
 - katsetamisel kasutatud kütuse (etalonkütus või müügil olev kütus) spetsifikaat,
 - katsetingimused (temperatuur, niiskus, dünamomeetri inertsiaalmass),
 - dünamomeetri väljareguleerimine (väljareguleeritud võimsus),
 - katsetulemused (vähemalt kolme sõiduki puhul iga tüüpkonna kohta);
 - 7.1.1.2.12. OBD-seadme registreeritud näidud.”
- 9. Punkt 7.1.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“7.1.2. Tootja poolt kogutud teave peab olema piisavalt põhjalik selle tagamiseks, et punkti 7.1 kohaselt hinnata kasutusel olevate sõidukite tööd tavapärastes kasutustingimustes, ning see peab olema representatiivne tootja poolt hõlvatud geograafilise piirkonna suhtes.

Käesoleva direktiivi kohaldamisel ei pea tootja kontrollima teatavasse sõidukitüüpi kuuluvate kasutusel olevate sõidukite vastavust, kui ta suudab tüübikinnitusasutusele veenvalt tõendada, et selle tüübi sõidukite iga-aastane läbimüük ühenduses ei ületa 5 000.”

10. Punkt 7.1.7 asendatakse järgmise tekstiga. Punkte 7.1.7.1–7.1.7.5 ei muudeta.

- “7.1.7. Tüübikinnitusasutus peab punktis 7.1.1 mainitud kontrollimise põhjal:
- otsustama, et asjakohase sõidukitüübi kasutusel olevad sõidukite või kasutusel oleva tüüpkonna vastavus on nõuetekohane ja edasisi meetmeid ei ole vaja võtta,
 - otsustama, et tootja poolt esitatud andmed on otsuse tegemiseks ebapiisavad ja nõudma tootjalt lisateavet või täiendavaid katseandmeid, või
 - otsustama, et asjakohase kasutusel oleva sõidukitüübi või kasutusel oleva tüüpkonna osa moodustava(te) sõidukitüübi (sõidukitüüpide) vastavus ei ole nõuetekohane, ja alkatama sõidukitüübi (sõidukitüüpide) katsetamise vastavalt käesoleva lisa 3. liitele.
- Juhul kui tootjal on lubatud teatavat sõidukitüüpi mitte kontrollida vastavalt punktile 7.1.2, võib tüübikinnitusasutus alkatada selle sõidukitüübi katsetamise vastavalt käesoleva lisa 3. liitele.”

11. 3. liite punkt 2.6 asendatakse järgmise tekstiga:

- “2.6. Sõiduki kütusepaagist võetud kütuseproovi plii- ja väävლისaldus peab vastama direktiivis 98/70/EÜ (*) ettenähtud kehtivatele standarditele ning ei tohi esineda tõendeid ebaõige kütuse kasutamise kohta. Kontrollimisi võib teha summutitorus ja mujal.

(*) EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.”

12. 3. liite punkt 6.1 asendatakse järgmise tekstiga:

- “6.1. Kui leitakse, et üks või mitu saastavat sõidukit:
- vastavad 4. liite punkti 3.2.3 nõuetele, kusjuures nii tüübikinnitusasutus kui ka tootja nõustuvad, et ülemäärase heite põhjus on sama, või
 - vastavad 4. liite punkti 3.2.4 nõuetele, kusjuures tüübikinnitusasutus teeb kindlaks, et ülemäärase heite põhjus on sama,
- peab tüübikinnitusasutus nõudma tootjalt mittevastavuse kõrvaldamiseks vajalike parandusmeetmete kava esitamist.”

13. I lisa 4. liites tehakse järgmised muudatused.

a) Punkt 3 asendatakse järgmise tekstiga:

- “3. MEETOD, MIDA KASUTATAKSE VALIMIS ESINEVATE SAASTAVATE SÕIDUKITE PUHUL (*)
- 3.1. Valimist, mille minimaalne maht on kolm ja maksimaalne maht on kindlaks määratud lõikes 4 ettenähtud korras, võetakse juhuvalikuliselt sõiduk ja mõõdetakse reguleeritud saasteainete heited, selleks et kindlaks teha, kas sõiduk on saastav.

- 3.2. Sõidukit peetakse saastavaks, kui see vastab kas punkti 3.2.1 või punkti 3.2.2 kriteeriumidele.
- 3.2.1. Juhul kui on tegemist sõidukiga, millele on antud tüübikinnitus I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli reas A märgitud piirväärtuste põhjal, on sõiduk saastav, kui ükskõik millise reguleeritud saasteaine piirväärtus ületatakse 1,2 korda.
- 3.2.2. Juhul kui on tegemist sõidukiga, millele on antud tüübikinnitus I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli reas B märgitud piirväärtuste põhjal, on sõiduk saastav, kui ükskõik millise reguleeritud saasteaine piirväärtus ületatakse 1,5 korda.
- 3.2.3. Erijuhtum, kui reguleeritud saasteaine puhul jääb sõiduki heite mõõtmistulemus vahetsooni. (**)
- 3.2.3.1. Kui sõiduk vastab käesoleva punkti tingimustele, tehakse kindlaks ülemäärase heite põhjus ja valimist võetakse juhuvalikuliselt veel üks sõiduk.
- 3.2.3.2. Kui mitu sõidukit vastavad käesoleva punkti tingimustele, peavad tüübikinnitusasutus ja tootja kindlaks tegema, kas ülemäärase heite põhjus on sama.
- 3.2.3.2.1. Kui tüübikinnitusasutus ja tootja nõustuvad, et ülemäärase heite põhjus on sama, loetakse valimi katsetulemused mitterahuldavaks ja rakendatakse 3. liite punktis 6 kirjeldatud parandusmeetmete kava.
- 3.2.3.2.2. Kui tüübikinnitusasutus ja tootja ei jõua kokkuleppele teatava sõiduki ülemäärase heite põhjuse üle või selle üle, kas mitme sõiduki ülemäärase heite põhjus on sama, võetakse samast valimist juhuvalikuliselt veel üks sõiduk tingimusel, et valimi maksimaalne maht ei ole veel saavutatud.
- 3.2.3.3. Kui on leitud ainult üks käesoleva punkti tingimustele vastav sõiduk või kui on leitud mitu sellist sõidukit ning tüübikinnitusasutus ja tootja nõustuvad, et selle põhjused on erinevad, võetakse valimist juhuvalikuliselt veel üks sõiduk tingimusel, et valimi maksimaalne maht ei ole veel saavutatud.
- 3.2.3.4. Kui valimi maksimaalne maht on saavutatud ja ei ole leitud mitut käesoleva punkti tingimustele vastavat sõidukit, mille puhul ülemäärase heite põhjus oleks sama, loetakse valimi katsetulemused käesoleva liite punkti 3 nõudeid rahuldavaks.
- 3.2.3.5. Kui esialgne valim ammendatakse, lisatakse esialgsesse valimisse veel üks sõiduk ja võetakse katsetamiseks.
- 3.2.3.6. Lisasõiduki võtmisel valimist rakendatakse laiendatud valimi puhul käesoleva liite lõikes 4 ettenähtud statistilist protseduuri.
- 3.2.4. Erijuhtum, kui reguleeritud saasteaine puhul jääb sõiduki heite mõõtmistulemus mitterahuldavuse tsooni. (***)
- 3.2.4.1. Kui sõiduk vastab käesoleva punkti tingimustele, teeb tüübikinnitusasutus kindlaks ülemäärase heite põhjuse ja valimist võetakse juhuvalikuliselt veel üks sõiduk.

- 3.2.4.2. Kui käesoleva punkti tingimustele vastab mitu sõidukit ja tüübikinnitusasutus teeb kindlaks, et ülemäärase heite põhjus on sama, tuleb tootjale koos otsuse põhjendusega teatada, et valimi katsetulemusi loetakse mitterahuldavaks ja et rakendatakse 3. liite punktis 6 kirjeldatud parandusmeetmete kava.
- 3.2.4.3. Kui on leitud ainult üks käesoleva punkti tingimustele vastav sõiduk või kui on leitud mitu sellist sõidukit ning tüübikinnitusasutus on kindlaks teinud, et selle põhjused on erinevad, võetakse valimist juhuvalikuliselt veel üks sõiduk tingimusel, et valimi maksimaalne maht ei ole veel saavutatud.
- 3.2.4.4. Kui valimi maksimaalne maht on saavutatud ja ei ole leitud mitut käesoleva punkti tingimustele vastavat sõidukit, mille puhul ülemäärase heite põhjus oleks sama, loetakse valimi katsetulemused käesoleva liite punkti 3. nõudeid rahuldavaks.
- 3.2.4.5. Kui esialgne valim ammendatakse, lisatakse esialgsesse valimisse veel üks sõiduk ja võetakse katsetamiseks.
- 3.2.4.6. Lisasõiduki võtmisel valimist rakendatakse laiendatud valimi puhul käesoleva liite lõikes 4 ettenähtud statistilist protseduuri.
- 3.2.5. Kui leitakse, et sõiduk ei ole saastav, võetakse valimist juhuvalikuliselt veel üks sõiduk.

(*) Käesoleva punkti nõudmised vaadatakse liikmesriikide poolt enne 31. detsembrist 2003 esitatud andmete alusel uuesti läbi ja arutatakse, a) kas saastava sõiduki määratlust tuleks muuta seoses sõidukitega, millele on antud tüübikinnitus I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli reas B märgitud piirväärtuste põhjal, b) kas saastavate sõidukite kindlaksmääramise korda tuleks muuta ja c) kas oleks vaja kasutusel olevate sõidukite vastavuse katsetamise protseduur asendada sobival ajal uue statistilise menetlusega. Komisjon esitab vajaduse korral ettepanekud vajalike muudatuste kohta direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 ettenähtud korras.

(**) Vahetsoon määratakse kõikide sõidukite puhul kindlaks järgmiselt. Sõiduk peab vastama kas punktis 3.2.1 või punktis 3.2.2 esitatud tingimustele, peale selle peab sama reguleeritud saasteaine mõõdetud tase olema madalamal tasemest, mis saadakse, kui I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli reas A märgitud piirväärtus korrutatakse teguriga 2,5.

(***) Mitterahuldavuse tsoon määratakse kõikide sõidukite puhul kindlaks järgmiselt. Ükskõik millise reguleeritud saasteaine mõõdetud tase ületab korrutise, mis saadakse, kui I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli reas A märgitud piirväärtus korrutatakse teguriga 2,5."

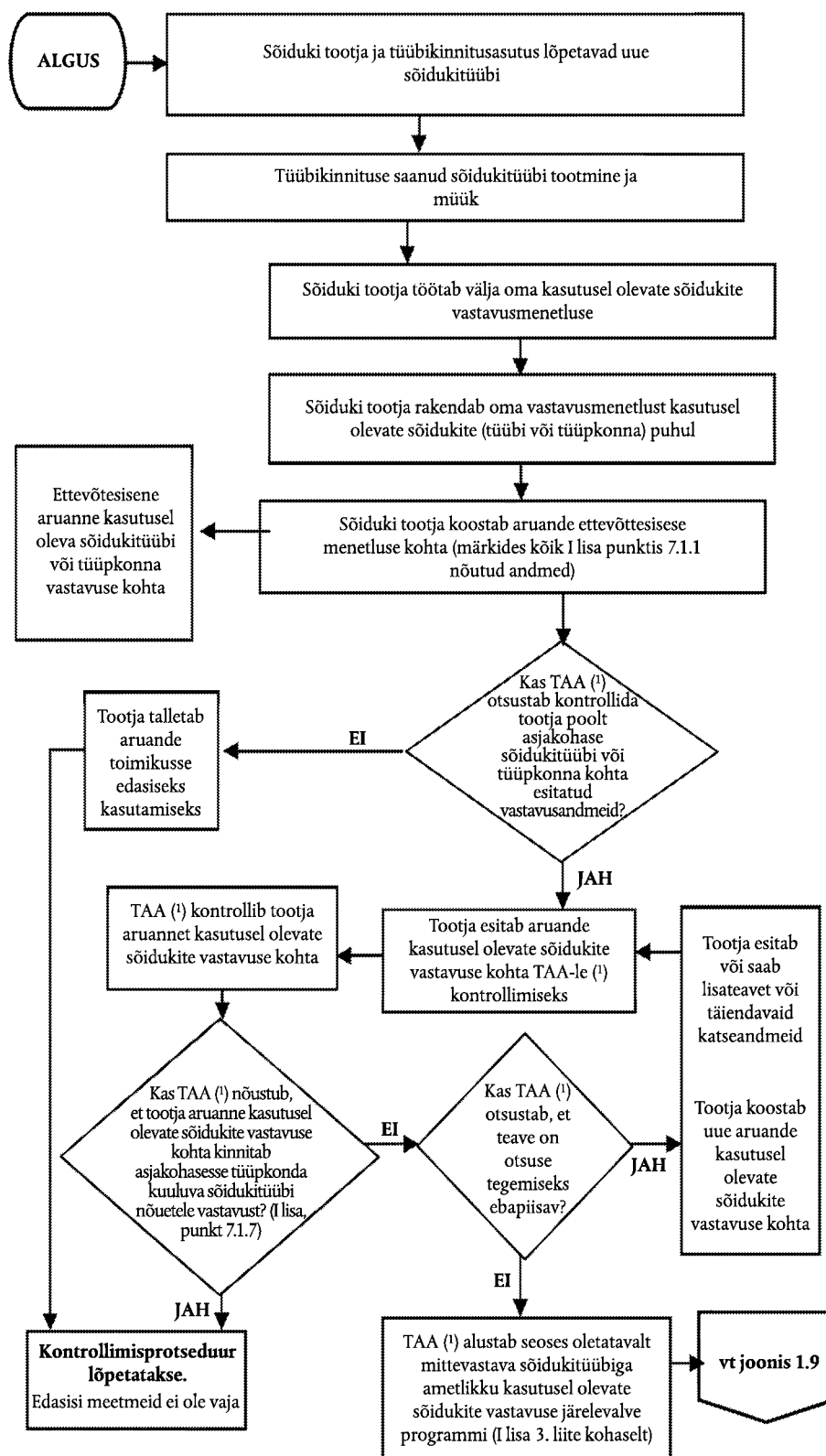
b) Punktis 4.2 asendatakse tekst "(vt joonis 1.7)" tekstiga "(vt joonis 1.9)".

c) Tekst "Joonis 1.7" asendatakse tekstiga "Joonis 1.9. Kasutusel olevate sõidukite katsetamine — sõidukite valimisse võtmine ja katsed".

Joonise 1.9 alumises vasakus nurgas rombikujulise lahtri kohal asendatakse sõna "jah" sõnaga "ei". Joonise 1.9 alumises paremas nurgas rombikujulise lahtri kohal asendatakse sõna "ei" sõnadega "ei" või kindlaks määramata".

d) Lisatakse joonis 1.8.

"Joonis 1.8

Kasutusel olevate sõidukite kontrollimine — kontrollimise protseduur

(1) Siin tähistab TAA tüübikinnitusasutust, kes on andnud tüübikinnituse vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ."

B. II lisa muudetakse järgmiselt.

1. Lisatakse punkt 3.2.12.2.8.6:

“3.2.12.2.8.6. Selleks et võimaldada OBD-seadmega ühildatavate varu- ja talitusosade, diagnostikavahendite ning katseseadmete valmistamist, peab sõiduki tootja esitama järgmise lisateabe, välja arvatud juhul, kui kõnealune teave on kaitstud intellektuaalomandi õigustega või kui see on tootjate või originaalseadmete tootjatega seotud tarnijate oskusteabe osa.

Käesolevas punktis loetletud teavet korratakse EÜ tüübikinnitustunnistuse 2. liites (käesoleva direktiivi X lisa):

3.2.12.2.8.6.1. Sõidukile algse tüübikinnituse andmisel kasutatud eelkonditsioneerimistsükli liik ja arv.

3.2.12.2.8.6.2. Sõiduki OBD-seadme abil jälgitava osaga seotud algse tüübikinnituse andmisel kasutatud OBD-tsükli liik.

3.2.12.2.8.6.3. Ammendav dokument, milles kirjeldatakse kõiki andurite abil jälgitavaid osi ning vigade avastamise strateegiat ja rikkeindikaatori aktiveerimist (kindlaksmääratud sõidutsükli arv või statistiline meetod) ning milles on iga OBD-seadme abil kontrollitava osa puhul esitatud ka jälgitavate sekundaarparameetrite nimekiri. Kõigi kasutatud OBD-väljundkoodide ja -vormingute nimekiri (koos selgitustega) heidet mõjutavate jõuseadme osade ja heidet mittemõjutavate individuaalsete osade puhul, juhul kui rikkeindikaatori aktiveerimise kindlaksmääramisel kasutatakse nende osade monitooringut. Esitatakse ammendav selgitus eeskätt teenustega \$05 (katsed ID \$21 — FF) ja \$06 seotud andmete kohta. Kui teatava sõidukitüübi puhul kasutatakse standardile ISO 15765-4 “Maanteesõidukid — Kontrolleri-ala võrgu (CAN) diagnostika — 4. osa: Nõuded heidet mõjutavatele seadmetele” vastavat sidelüli, esitatakse iga ID-tugiteenusega OBD-monitori puhul ammendav selgitus teenustega \$06 (katsed ID \$00 — FF) seotud andmete kohta.

3.2.12.2.8.6.4. Selles punktis nõutud teabe võib näiteks kindlaks määrata, täites allpool esitatud tabeli, mis lisatakse käesolevale lisale.

Osa	Veakood	Monitooringu strateegia	Vea avastamise kriteeriumid	Rikkeindikaatori aktiveerimise kriteeriumid	Sekundaarparameetrid	Eelkonditsioneerimine	Katse
Katalüsaator	P0420	Hapnikusensorite 1 ja 2 signaalid	Sensorite 1 ja 2 signaalide erinevus	3. tsükkel	Mootori pöörlemiskiirus, mootori koormus, õhutus- ja/või kütuse-toite viis, katalüsaatori temperatuur	Kaks I liiki tsükli	I liiki katse

C. III lisa muudetakse järgmiselt.

1. Lisatakse punkt 2.3.5:

“2.3.5. Sõidukite puhul, mille mootori pöörlemiskiirus tühikäigul on suurem kui pöörlemiskiirus linnasõidu elementaartsükli 5., 12. ja 24. tööoperatsiooni korral (esimene osa), võib tootja nõudmisel nende tööoperatsioonide ajal sidur olla lahutatud.”

2. Punkt 3.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.2. Kütus

Sõiduki katsetamise puhul käesoleva direktiivi I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli A reas märgitud piirväärtuste suhtes peab etalonkütus vastama IX lisa A jaos esitatud spetsifikaatidele või gaasiliste etalonkütuste juhtumil IXa lisa A.1 või B jao spetsifikaatidele.

Sõiduki katsetamise puhul käesoleva direktiivi I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli B reas märgitud piirväärtuste suhtes peab etalonkütus vastama IX lisa B jaos esitatud spetsifikaatidele või gaasiliste etalonkütuste juhtumil IXa lisa A.2 või B jao spetsifikaatidele.”

3. Tabeli III.1.2 viiendas veerus [pealkirjaga “Kiirus (km/h)"] sõnastatakse 23. tööoperatsioon järgmiselt: “35–10”.

D. VII lisa punkt 3.4.1 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.4.1. Etalonkütus peab vastama IX lisa C jao spetsifikaatidele.”

E. IX lisa asendatakse järgmise tekstiga:

“IX LISA

A. Etalonkütuste spetsifikaadid sõidukite katsetamiseks I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli A reas märgitud heite piirväärtuste suhtes — I liiki katsed

1. OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITE KATSETAMISEL KASUTATAVA ETALONKÜTUSE TEHNILISED ANDMED

Kütuse liik: pliivaba bensiin

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Uurimismeetodil määratud oktaanarv		95,0	–	EN 25164
Mootorimeetodil määratud oktaanarv		85,0	–	EN 25163
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	748	762	ISO 3675
Reidi aururõhk	kPa	56,0	60,0	EN 12
Destillatsiooni parameetrid:				
— alumine keemispäär	°C	24	40	EN-ISO 3405
— 100 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	49,0	57,0	EN-ISO 3405
— 150 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	81,0	87,0	EN-ISO 3405
— ülemine keemispäär	°C	190	215	EN-ISO 3405
Destillatsioonijääk	mahu %	–	2	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 “Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega” tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R; ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Süsivesinike analüüs:				
— olefiinid	mahu %	–	10	ASTM D 1319
— aromaatsed süsivesinikud	mahu %	28,0	40,0	ASTM D 1319
— benseen	mahu %	–	1,0	Pr. EN 12177
— küllastunud süsivesinikud	mahu %	–	ülejäanu	ASTM D 1319
Süsinik/vesinik suhe		vastavalt deklaratsioonile	vastavalt deklaratsioonile	
Induktsiooniperiood ⁽²⁾	minutid	480	–	EN-ISO 7536
Hapnikusisaldus	massi %	–	2,3	EN 1601
Vaigusisaldus	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Väävlisisaldus ⁽³⁾	mg/kg	–	100	Pr. EN ISO/DIS 14596
Vaseriba korrosioon I liiki katses		–	1	EN-ISO 2160
Pliisisaldus	mg/l	–	5	EN 237
Fosforisisaldus	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

(1) Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R; ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse- tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

(2) Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitoreid ja metalldesaktivaatoreid, mida tavaliselt kasutatakse nafta destillatsiooni puhul bensiinivoolu stabiliseerimisel, kuid kütuses ei tohi siiski olla detergente/dispergeerivaid lisandeid ja solventnafta.

(3) Esitatakse I liiki katsetes kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

2. DIISELMOOTORIGA SÕIDUKITE KATSETAMISEL KASUTATAVA ETALONKÜTUSE TEHNILISED ANDMED

Kütuse liik: diislikütus

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Tsetaanarv ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillatsiooni parameetrid:				
— temperatuur, mille juures destilleerub 50 % kütusest	°C	245	–	EN-ISO 3405
— temperatuur, mille juures destilleerub 95 % kütusest	°C	345	350	EN-ISO 3405
— ülemine keemispiir	°C	–	370	EN-ISO 3405

(1) Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse- tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

(2) Tsetaanarvu diapsoon ei vasta nõutavale miinimumhälbele 4R. Kui siiski peaks tekkima vaidlusi kütuse tarnija ning kasutaja vahel, siis võib kasutada vaidluste lahendamisel ISO 4259 nõudeid tingimisel, et vajaliku täpsuse saavutamiseks ei piirduta ühekordse määramisega, vaid tehakse piisaval hulgal korduvaid mõõtmisi.

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Leekpunkt	°C	55	–	EN 22719
Külmfiltrerimise umbepunkt	°C	–	–5	EN 116
Viskoossus 40 °C juures	mm ² /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Polütsükliliste aromaatsede süsivesinike sisaldus	massi %	3	6,0	IP 391
Väavlisialdus ⁽²⁾	mg/kg	–	300	Pr. EN-ISO/DIS 14596
Vaseriba korrosioon		–	1	EN-ISO 2160
Conradsoni koksiarv (10 % GRD)	massi %	–	0,2	EN-ISO 10370
Tuhasus	massi %	–	0,01	EN-ISO 6245
Veesialdus	massi %	–	0,02	EN-ISO 12937
Neutralisatsiooniarv (tugeva happe indikaator)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974-95
Oksüdatsioonikindlus ⁽³⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
Väljatöötatava uue tõhusama meetodi abil määratud polütsükliliste aromaatsede süsivesinike sisaldus	massi %	–	–	EN 12916

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Esitatakse I liiki katsetes kasutatud kütuse tegelik väavlisialdus.

⁽³⁾ Kuigi oksüdatsioonikindlust kontrollitakse, on säilivusaeg tõenäoliselt piiratud. Säilitamistingimuste ja säilivusaja suhtes tuleks nõu pida tarnijaga.

B. Etalonkütuste spetsifikaadid sõidukite katsetamiseks I lisa punkti 5.3.1.4 tabeli B reas märgitud heite piirväärtuste suhtes — I liiki katsed

1. OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITE KATSETAMISEL KASUTATAVA ETALONKÜTUSE TEHNILISED ANDMED

Kütuse liik: Pliivaba bensiin

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Uurimismeetodil määratud oktaanarv		95,0	–	EN 25164
Mootorimeetodil määratud oktaanarv		85,0	–	EN 25163
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reidi aururõhk	kPa	56,0	60,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillatsiooni parameetrid:				
— 70 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— 100 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— 150 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— ülemine keemispäär	°C	190	210	EN-ISO 3405
Destillatsioonijääk	mahu %	–	2,0	EN-ISO 3405
Süsivesinike analüüs:				
— olefiinid	mahu %	–	10,0	ASTM D 1319
— aromaatsed süsivesinikud	mahu %	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benseen	mahu %	–	1,0	ASTM D 1319
— küllastunud süsivesinikud	mahu %	vastavalt	deklaratsioonile	Pr. EN 12177
Süsinik/vesinik suhe		vastavalt	deklaratsioonile	
Induktsiooniperiood ⁽²⁾	minutid	480	–	EN-ISO 7536
Hapnikusisaldus	massi %	–	1,0	EN 1601
Vaigusisaldus	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Väävlisisaldus ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Vaseriba korrosioon		–	1. klass	EN-ISO 2160

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskväärus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitoreid ja metalldesaktivaatoreid, mida tavaliselt kasutatakse nafta destillatsiooni puhul bensiinivoolu stabiliseerimisel, kuid kütuses ei tohi siiski olla detergente/dispergeerivaid lisandeid ja solventnaftat.

⁽³⁾ Esitatakse I liiki katsetes kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Pliisisaldus	mg/l	–	5	EN 237
Fosforisisaldus	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse- tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

2. DIISELMOOTORIGA SÕIDUKITE KATSETAMISEL KASUTATAVA ETALONKÜTUSE TEHNILISED ANDMED

Kütuse liik: Diislikütus

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Tsetaanarv ⁽²⁾		52,0	54,0	EN-ISO 5165
Tihedus 15 °C juures:	kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destillatsiooni parameetrid:				
— temperatuur, mille juures destilleerub 50 % kütusest	°C	245	–	EN-ISO 3405
— temperatuur, mille juures destilleerub 95 % kütusest	°C	345	350	EN-ISO 3405
— ülemine keemispää	°C	–	370	EN-ISO 3405
Leekpunkt	°C	55	–	EN 22719
Külmfiltrerimise umbepunkt	°C	–	– 5	EN 116
Viskoossus 40 °C juures	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud	massi %	3,0	6,0	IP 391
Väavlisaldus ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Vaseriba korrosioon		–	1. klass	EN-ISO 2160
Conradsoni koksiarv (10 % GRD)	massi %	–	0,2	EN-ISO 10370
Tuhasus	massi %	–	0,01	EN-ISO 6245

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse- tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Tsetaanarvu diapsoon ei vasta nõutavale miinimumhälbele 4R. Kui siiski peaks tekkima vaidlusi kütuse tarnija ning kasutaja vahel, siis võib kasutada vaidluste lahendamisel ISO 4259 nõudeid tingimusel, et vajaliku täpsuse saavutamiseks ei piirdata ühekordse määramisega, vaid tehakse piisaval hulgal korduvaid mõõtmisi.

⁽³⁾ Esitatakse I liiki katsetes kasutatud kütuse tegelik väavlisaldus.

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Veesisaldus	massi %	–	0,02	EN-ISO 12937
Neutralisatsiooniarv (tugeva happe indikaator)	mg KOH/g	–	0,02	ASTM D 974
Oksüdatsioonikindlus ⁽²⁾	mg/ml	–	0,025	EN-ISO 12205
Määrimisvõime (kõrgsagedusvõnke-katsestendil 60 °C juures määratud kulumisjälje diameeter)	µm	–	400	CEC F-06-A-96
Rasvhapete metüülestrid (FAME)	Keelatud			

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Kuigi oksüdatsiooni stabiilsust kontrollitakse, on säilivusaeg tõenäoliselt piiratud. Säilitamistingimuste ja säilivusaja suhtes tuleks nõu pidada tarnijaga.

C. Etalonkütuse spetsifikaadid ottomootoriga sõidukite katsetamiseks madalal välistemperatuuril — VI liiki katsed

Kütuse liik: Pliivaba bensiin

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Uurimismeetodil määratud oktaanarv		95,0	–	EN 25164
Mootorimeetodil määratud oktaanarv		85,0	–	EN 25163
Tihedus 15 °C juures	kg/m ³	740	754	ISO 3675
Reidi aururõhk	kPa	56,0	95,0	Pr. EN ISO 13016-1 (DVPE)
Destillatsiooni parameetrid:				
— 70 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	24,0	40,0	EN-ISO 3405
— 100 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	50,0	58,0	EN-ISO 3405
— 150 °C juures aurustuv fraktsioon	mahu %	83,0	89,0	EN-ISO 3405
— ülemine keemisiir	°C	190	210	EN-ISO 3405

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütusetootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

Parameeter	Ühik	Piirväärtused ⁽¹⁾		Katsemeetod
		alumine	ülemine	
Destillatsioonijääk	mahu %	–	2,0	EN-ISO 3405
Süsivesinike analüüs:				
— olefiinid	mahu %	–	10,0	ASTM D 1319
— aromaatsed süsivesinikud	mahu %	29,0	35,0	ASTM D 1319
— benseen	mahu %	–	1,0	ASTM D 1319
— küllastunud süsivesinikud	mahu %	vastavalt deklaratsioonile		Pr. EN 12177
Süsinik/vesinik suhe		vastavalt deklaratsioonile		
Induktsiooniperiood ⁽²⁾	minutid	480	–	EN-ISO 7536
Hapnikusisaldus	massi %	–	1,0	EN 1601
Vaigusisaldus	mg/ml	–	0,04	EN-ISO 6246
Väävlisisaldus ⁽³⁾	mg/kg	–	10	ASTM D 5453
Vaseriba korrosioon		–	1. klass	EN-ISO 2160
Pliisisaldus	mg/l	–	5	EN 237
Fosforisisaldus	mg/l	–	1,3	ASTM D 3231

⁽¹⁾ Spetsifikaadis märgitud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kehtestamisel on kohaldatud standardi ISO 4259 "Naftatooted — täppisandmete kindlaksmääramine ja rakendamine seoses katsemeetoditega" tingimusi; alampiiri kehtestamisel on arvestatud positiivset miinimumhälvet 2R, ülem- ja alampiiri samaaegsel kehtestamisel on arvestatud miinimumhälvet 4R (R = reprodutseeritavus). Olenemata sellest meetmest, mis on vajalik tehnilistel põhjustel, peaks kütuse tootja eesmärgiks olema siiski nullhälve juhul, kui ettenähtud positiivne hälve on 2R, ning keskvärtus juhul, kui on märgitud ülemine ja alumine piirväärtus. Kui on vaja selgitada, kas kütus vastab spetsifikaadi nõuetele, rakendatakse ISO 4259 tingimusi.

⁽²⁾ Kütus võib sisaldada oksüdatsioonihäbitoreid ja metalldesaktivaatoreid, mida tavaliselt kasutatakse destillatsiooni bensiinivoolu stabiliseerimisel, kuid kütuses ei tohi siiski olla detergente/dispergeerivaid lisandeid ja solventnaftat.

⁽³⁾ Esitatakse VI liiki katsetes kasutatud kütuse tegelik väävlisisaldus.

F. IXa lisa muudetakse järgmiselt:

"IXa LISA

GAASILISTE ETALONKÜTUSTE SPETSIFIKAADID

A. Etalonkütusena kasutatava vedela naftagaasi tehnilised andmed

1. ETALONKÜTUSENA KASUTATAVA VEDELA NAFTAGAASI TEHNILISED ANDMED SÕIDUKITE KATSETAMISEKS I LISA PUNKTI 5.3.1.4 TABELI A REAS MÄRGITUD HEITE PIIRVÄÄRTUSTE SUHTES — I LIKI KATSED

Parameeter	Ühik	Kütus A	Kütus B	Katsemeetod
Koostis:				ISO 7941
C ₃ -sisaldus	mahu %	30 ± 2	85 ± 2	

Parameeter	Ühik	Kütus A	Kütus B	Katsemeetod
C ₄ -sisaldus	mahu %	ülejäanu	ülejäanu	
< C ₃ , > C ₄	mahu %	kuni 2	kuni 2	
Olefiinid	mahu %	kuni 12	kuni 15	
Aurustamisjääk	mg/kg	kuni 50	kuni 50	ISO 13757
Veesisaldus 0 °C juures		normeerimata	normeerimata	visuaalkontroll
Kogu väävlisisaldus	mg/kg	kuni 50	kuni 50	EN 24260
Vesiniksulfiid		puudub	puudub	ISO 8819
Vaseriba korrosioon	hindeklass	1. klass	1. klass	ISO 6251 (1)
Lõhn		spetsiifiline	spetsiifiline	
Mootorimeetodil määratud oktaanarv		vähemalt 89	vähemalt 89	EN 589 B lisa

(1) Kui proov sisaldab korrosiooniinhibiitoreid või muid kemikaale, mis nõrgendavad proovi poolt vaseribale avaldatavat korrodeerivat toimet, ei saa selle meetodi abil korrodeerivate ainete olemasolu täpselt määrata. Kuna need ained põhjustaksid kõnesoleva meetodi kasutamisel vigu, on nende lisamine kütusesse keelatud.

2. ETALONKÜTUSENA KASUTATAVA VEDELA NAFTAGAASI TEHNILISED ANDMED SÕIDUKITE KATSETAMISEKS I LISA PUNKTI 5.3.1.4 TABELI B REAS MÄRGITUD HEITE PIIRVÄÄRTUSTE SUHTES — I LIIKI KATSED

Parameeter	Ühik	Kütus A	Kütus B	Katsemeetod
Koostis:				ISO 7941
C ₃ -sisaldus	mahu %	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -sisaldus	mahu %	ülejäanu	ülejäanu	
< C ₃ , > C ₄	mahu %	kuni 2	kuni 2	
Olefiinid	mahu %	kuni 12	kuni 15	
Aurustamisjääk	mg/kg	kuni 50	kuni 50	ISO 13757
Veesisaldus 0 °C juures		normeerimata	normeerimata	visuaalkontroll
Kogu väävlisisaldus	mg/kg	kuni 10	kuni 10	EN 24260
Vesiniksulfiid		puudub	puudub	ISO 8819

Parameeter	Ühik	Kütus A	Kütus B	Katsemeetod
Vaseriba korrosioon	hindeklass	1. klass	1. klass	ISO 6251 ⁽¹⁾
Lõhn		spetsiifiline	spetsiifiline	
Mootorimeetodil määratud oktaanarv		vähemalt 89	vähemalt 89	EN 589 B lisa

⁽¹⁾ Kui proov sisaldab korrosiooniinhibiitoreid või muid kemikaale, mis nõrgendavad proovi poolt vaseribale avaldatavat korrodeerivat toimet, ei saa selle meetodi abil korrodeerivate ainete olemasolu täpselt määrata. Kuna need ained põhjustaksid kõnesoleva meetodi kasutamisel vigu, on nende lisamine kütusesse keelatud.

B. Etalonkütusena kasutatava maagaasi tehnilised andmed

Karakteristik	Ühik	Baasväärtus	Piirväärtused		ülemine
			Katsemeetod	alumine	

Etalonkütus G₂₀

Koostis:					
Metaan	mooli %	100	99	100	ISO 6974
Ülejäänu ⁽¹⁾	mooli %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mooli %				ISO 6974
Väävlisisaldus	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbe indeks (üldnäitaja)	MJ/m ³ ⁽³⁾	48,2	47,2	49,2	

Etalonkütus G₂₅

Koostis:					
Metaan	mooli %	86	84	88	ISO 6974
Ülejäänu ⁽¹⁾	mooli %	–	–	1	ISO 6974
N ₂	mooli %	14	12	16	ISO 6974
Väävlisisaldus	mg/m ³ ⁽²⁾	–	–	10	ISO 6326-5
Wobbe'i indeks (üldnäitaja)	MJ/m ³ ⁽³⁾	39,4	38,2	40,6	

⁽¹⁾ Inertgaasid (v.a N₂) + C₂ + C₂ +.

⁽²⁾ Väärtus määratakse temperatuuril 293,2 K (20 °C) ja rõhul 101,3 kPa.

⁽³⁾ Väärtus määratakse temperatuuril 273,2 K (0 °C) ja rõhul 101,3 kPa.

G. X lisa muudetakse järgmiselt.

1. Pealkirja kolmas rida asendatakse järgmise tekstiga:
“EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS.”
2. Punkt 1.8.1.1 asendatakse järgmise tekstiga:

“1.8.1.1. Tabelit korratakse kõigi etalonkütusena kasutatavate vedelate naftagaaside ja maagaaside kohta, märkides, kas tulemused on mõõdetud või arvutatud, ning ühe vedela naftagaasi või maagaasiga saadud sõiduki heiteid iseloomustava lõpptulemuse kohta. Kaksikküttega sõiduki puhul märgitakse bensiiniga saadud tulemused ja korratakse tabelit kõigi etalonkütusena kasutatavate vedelate naftagaaside ja maagaaside kohta, märkides, kas tulemused on mõõdetud või arvutatud, ning ühe vedela naftagaasi või maagaasiga saadud sõiduki heiteid iseloomustava lõpptulemuse kohta.”
3. Sõna “Liide” asemele märgitakse “1. liide” ja pealkiri asendatakse järgmisega: “EÜ tüüvikinnitustunnistuse nr... *addendum*”.
4. 1. liitesse lisatakse punkt 1.10 järgmiselt:

“1.10. Katalüüsmuundurid

1.10.1. Kõigi asjakohaste käesoleva direktiivi nõuete kohaselt katsetatud originaalkatalüüsmuundurid

1.10.1.1. Käesoleva direktiivi II lisa (teatis) punktis 3.2.12.2.1 loendatu kohane originaalkatalüüsmuunduri mark ja tüüp

1.10.2. Kõigi asjakohaste käesoleva direktiivi nõuete kohaselt katsetatud originaalvarukatalüüsmuundurid

1.10.2.1. Käesoleva direktiivi II lisa punktis 3.2.12.2.1 loendatu (teatis) kohane (kohased) originaalvarukatalüüsmuunduri mark (margid) ja tüüp (tüübid)”.
5. Lisatakse 2. liide järgmiselt:

“2. liide**OBD-seadmega seotud teave**

Teatise punktis 3.2.12.2.8.6 märgitu kohaselt esitab sõiduki tootja käes-oleva liite teabe selleks, et võimaldada OBD-seadmega ühildatavate varu- ja talitusosade, diagnostikavahendite ning katseseadmete tootmist. Kui kõnealune teave on kaitstud intellektuaalomandi õigustega või kui see on tootjate või originaalseadmete tootjatega seotud tarnijate oskusteabe osa, ei pea sõiduki tootja seda teavet esitama.

Taotluse korral tehakse käesolev liide võrdse kohtlemise põhimõtet järgides kättesaadavaks kõikidele osade, diagnostikavahendite ja katseseadmete tootjatele, kes on asjast huvitatud.

1. Sõidukile algse tüüvikinnituse andmisel kasutatud eelkonditsioneerimistsükli liik ja arv.
2. Sõiduki OBD-seadme abil jälgitava osaga seotud algse tüüvikinnituse andmisel kasutatud OBD-näidistsükli liigi kirjeldus.
3. Ammendav dokument, milles kirjeldatakse kõiki andurite abil jälgitavaid osi ning vigade avastamise strateegiat ja rikkeindikaatori aktiveerimist (kindlaksmääratud sõidutsükli arv või statistiline meetod) ning milles on iga OBD-seadme abil kontrollitava osa puhul esitatud ka jälgitavate sekundaarparameetrite nimekiri. Kõigi kasutatud OBD-väljundkoodide ja -vormingute nimekiri (koos selgitustega) seoses jõusüsteemi heidet mõjutavate ja mittemõjutavate individuaalsete osadega, juhul kui nende osade jälgimist kasutatakse rikkeindikaatori aktiveerimise kindlaksmääramisel. Esitatakse ammendav selgitus eeskätt teenustega \$05 (katsed ID \$21 — FF) ja \$06 seotud andmete kohta. Kui teatava sõidukitüübi puhul kasutatakse ISO 15765-4 “Maantesõidukid — Kontrolleri-ala võrgu (CAN) diagnostika — 4. osa: Nõuded heidetega seotud seadmetele” vastavat sidelüli, esitatakse iga ID-tugiteenusega OBD-monitori puhul ammendav selgitus teenustega \$06 (katsed ID \$00 — FF) seotud andmete kohta.

Selle teabe võib määratleda järgmise tabelina:

Osa	Veakood	Monitoo- ringu ees- märk	Vea avasta- mise kri- teeriumid	Rikkeindi- kaatori aktiveeru- mise kri- teeriumid	Sekundaarpa- rameetrid	Eelkondit- sioneerim- ine	Katse
Katalüsaator	P0420	Hapniku- sensorite 1 ja 2 sig- naalid	Sensorite 1 ja 2 sig- naalide erinevus	3. tsükkel	Mootori pöörlemis- kiirus, moo- tori koor- mus, õhutus- ja/või kütu- setoite viis, katalüsaator tempe- ratuur	Kaks I liiki tsükli	I liiki katse

H. XI lisa muudetakse järgmiselt:

1. Punkt 2.6 asendatakse järgmise tekstiga:

“2.6. Rike — heidet mõjutava osa või seadme tõrge, mille tõttu tekivad punktis 3.3.2 ettenähtud piirväärtusi ületavad heitetasemed, või tõrge, mille korral OBD-seadme abil ei saa täita põhilisi käesoleva lisa seirenõudeid.”

2. Punkt 3.5.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.5.2. Strateegiate puhul, mille kohaselt rikkeindikaatori aktiveerimiseks on vaja rohkem kui kahte eelkonditsioneerimistsükli, peab tootja esitama andmed ja/või tehnilise hinnangu, mis tõendavad nõuetekohaselt, et seireseadmed avastavad osade kulumise efektiivselt ning õigel ajal. Strateegiad, mille kohaselt rikkeindikaatori aktiveerimiseks on vaja keskmiselt üle kümne sõidutsükli, ei ole vastuvõetavad. Kui mootori juhtimispult lülitab heite reguleerimise juhtseadme püsirežiimile, peab rikkeindikaator aktiveeruma ka nendel juhtudel, kui heite tasemed ületavad punktis 3.3.2 märgitud piirväärtused või kui OBD-seadme abil ei saa täita põhilisi käesoleva lisa punktides 3.3.3 ja 3.3.4 kehtestatud seirenõudeid. Rikkeindikaator peab, näiteks vilkuva tule abil, andma selge hoiatuse iga sellise mootoritõrke puhul, mis tootja spetsifikaadi kohaselt võib kahjustada katalüsaatorit. Kui rikkeid ei ole avastatud, peab rikkeindikaator süütevõtme asetamisel süütelukku enne mootori käivitamist siiski aktiveeruma ning pärast mootori käivitumist inaktiveeruma.”

3. Punkt 3.6 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.6. OBD-seade peab registreerima heitekontrollseadme seisundit näitava(d) veakoodi(d). Nõuetekohaselt toimivate heitekontrollseadmete ja nende heitekontrollseadmete eristamiseks, mille puhul täielik diagnostikasignaali hindamine nõuab edasist sõiduki liikumist, peab kasutama eraldi olekukoodi. Kui rikkeindikaator aktiveerub heite reguleerimise juhtseadme püsirežiimiga seotud kulumise või rikke tõttu, tuleb veakood salvestada rikke liigi kindlakstegemiseks. Veakood tuleb salvestada ka käesoleva lisa punktides 3.3.3.5 ja 3.3.4.5 mainitud juhtudel.”

4. Lisatakse punkt 3.9 järgmiselt:

“3.9. Kaksikkütel gaasiküttega sõidukid

3.9.1. Kaksikkütel gaasiküttega sõidukite puhul, kui sõiduk liigub bensiini- või gaasikütel, peavad järgmised funktsioonid olema üksteisest sõltumatud:

— rikkeindikaatori aktiveerumine (vt käesolev lisa, punkt 3.5),

— veakoodi salvestamine (vt käesolev lisa, punkt 3.6),

- rikkeindikaatori inaktiveerimine (vt käesolev lisa, punkt 3.7),
- veakoodi kustutamine (vt käesolev lisa, punkt 3.8).

Sõiduki liikumine bensiinikütlet ei tohi mõjutada eespool loetletud funktsioonide tulemusi gaasikütlet liikumise puhul. Sõiduki liikumine gaasikütlet ei tohi mõjutada eespool loetletud funktsioonide tulemusi bensiinikütlet liikumise puhul.

Hoolimata sellest nõudest peab, juhul kui kontrollsüsteemide signaalid on ühe kütuseliigi puhul täielikult hinnatud, olekukood (vt käesolev lisa, punkt 3.6) näitama täielikult hinnatud signaalidega kontrollsüsteeme mõlemat liiki kütuse (bensiin ja gaas) puhul.”

5. Punktid 4.4 ja 4.5 asendatakse järgmise tekstiga:

“4.4. Enne tüübikinnitust või tüübikinnituse ajal ei tehta mööndusi ühegi käesoleva lisa 1. liite punkti 6.5 nõuetega seotud puuduse puhul, välja arvatud punkti 6.5.3.4 kohased puudused. Käesolevat punkti ei rakendata kaksikütlet sõidukite suhtes, mis kasutavad gaasi.

4.5. Kaksikütlet gaasiküttega sõidukid

4.5.1. Hoolimata punkti 3.9.1 nõuetest, loeb tüübikinnitusasutus tootja taotlusel kaksikütlet gaasiküttega sõidukitele tüübikinnituse andmisel sõiduki nõuetele vastavaks järgmiste puuduste korral:

- veakoodi, läbitud vahemaa ning hetkeseisu andmete kustumine pärast 40 mootori soojendussükli olenemata hetkel kasutatavast kütusest,
- rikkeindikaatori aktiveerumine mõlemat liiki kütuse korral (bensiin ja gaas) pärast rikke avastamist üht liiki kütuse puhul,
- rikkeindikaatori inaktiveerumine pärast kolme järjestikust rikketeadeteta sõidutsükli olenemata hetkel kasutatavast kütusest,
- kahe olekukoodi kasutamine, ühte kummagi kütuseliigi puhul.

Tootja võib taotleda lisavõimalusi, mis antakse tüübikinnitusasutuse äranägemisel.

4.5.2. Hoolimata käesoleva lisa 1. liite punkti 6.6.1 nõuetest, loeb tüübikinnitusasutus tootja taotlusel käesoleva lisa nõuded täidetuks järgmiste puuduste korral diagnostikasignaalide hindamises ja edastamises:

- hetkel kasutatava kütusega seotud diagnostikasignaalide edastus signaali lähteadressil,
- ühe diagnostikasignaalistiku hindamine seoses mõlema kütuseliigiga (vastavalt hindamisele ainukütlet gaasiküttega sõiduki puhul ja olenemata hetkel kasutatavast kütusest),
- ühe (kahest kütuseliigist ühega seotud) diagnostikasignaalistiku valimine kütuselüliti asendi abil.

Tootja võib taotleda lisavõimalusi, mis antakse tüübikinnitusasutuse äranägemisel.”

6. Punkti “4.6” asemele märgitakse “4.7.”

7. Lisatakse uus punkt 4.6 järgmiselt:

“4.6. Puuduste kõrvaldamiseks lubatud aeg

4.6.1. Puuduse esinemine on lubatud kaks aastat pärast sõidukitüübile tüüvikinnituse andmise kuupäeva, kui ei suudeta veenvalt tõestada, et puuduse kõrvaldamine nõuab olulisi muudatusi sõiduki riistvaras ning üle kahe aasta pikkust täiendavat teostusaega. Viimasel juhul võib puuduse kõrvaldamise lubatud aega pikendada kuni kolme aastani.

4.6.1.1. Kaksiküttel gaasikütttega sõiduki puhul on puuduse esinemine punkti 4.5 kohaselt lubatud kolm aastat pärast sõidukitüübile tüüvikinnituse andmise kuupäeva, kui ei suudeta veenvalt tõestada, et puuduse kõrvaldamine nõuab olulisi muudatusi sõiduki riistvaras ning üle kolme aasta pikkust täiendavat teostusaega. Viimasel juhul võib puuduse kõrvaldamiseks lubatud aega pikendada kuni nelja aastani.

4.6.2. Tootja võib taotleda esialgse tüüvikinnituse andnud ametiasutuselt puuduse lubamist tagasiulatavalt, kui puudus avastatakse pärast esialgset tüüvikinnitust. Sellisel juhul võib puuduse olemasolu lubada veel kaks aastat pärast tüüvikinnituse andmise kuupäeva, kui ei suudeta veenvalt tõestada, et puuduse kõrvaldamine nõuab olulisi muudatusi sõiduki riistvaras ning üle kahe aasta pikkust täiendavat teostusaega. Viimasel juhul võib puuduse kõrvaldamiseks lubatud aega pikendada kuni kolme aastani.”

8. Lisatakse punkt 5 järgmiselt:

“5. JUURDEPÄÄS OBD-SEADMEGA SEOTUD TEABELE

5.1. Direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 või artikli 5 kohase tüüvikinnituse või selle muutmise taotlusele lisatakse asjakohane OBD-seadmega seotud teave. See teave peab võimaldama varuosade või moderniseerimiseks vajalike osade tootjatel valmistada neid osi kokkusobivatena sõiduki OBD-seadmega, selleks et see talitleks veatult ja tagaks sõiduki kasutajale rikkekindla süsteemi. See teave peab võimaldama samuti diagnostikavahendite ja katseseadmete tootjatel valmistada riistu ja seadmeid, mis tagavad sõiduki heite kontrollsüsteemi tõhusa ja õige diagnoosimise.

5.2. Taotluse korral koostab tüüvikinnitusasutus EÜ tüüvikinnitustõendile 2. liite, milles esitatakse asjakohane teave OBD-seadme kohta ja mis on võrdse kohtlemise põhimõtet järgides kättesaadav kõigile osade, diagnostikavahendite ja katseseadmete tootjatele, kes on asjast huvitatud.

5.2.1. Kui sõiduki puhul, millele on antud direktiivi 70/220/EMÜ eelmise versiooni kohane tüüvikinnitus, saab tüüvikinnitusasutus osade, diagnostikavahendite või katseseadmete tootjalt, kes on asjast huvitatud, taotluse OBD-seadet käsitleva teabe kohta:

- esitab tüüvikinnitusasutus kõnesolevale sõiduki tootjale 30 päeva jooksul nõudmise teha kättesaadavaks II lisa punkti 3.2.12.2.8.6 kohane teave. Punkti 3.2.12.2.8.6 teise lõigu nõudeid ei kohaldata,
- sõiduki tootja esitab selle teabe tüüvikinnitusasutusele kahe kuu jooksul pärast nõudmise esitamist,
- tüüvikinnitusasutus edastab teabe liikmesriikide tüüvikinnitusasutustele ja esialgse tüüvikinnituse andnud asutus lisab kõnesoleva teabe sõiduki tüüvikinnitust käsitleva informatsiooni II lisse.

Selle nõudega ei tunnistata kehtetuks ühtegi direktiivi 70/220/EMÜ kohaselt varem antud tüübikinnitust ega takistata selliste tüübikinnituste laiendamist selle direktiivi alusel, mille kohaselt esialgne tüübikinnitus anti.

- 5.2.2. Teavet saab taotleda ainult selliste varu- ja talitusosade puhul, mille kohta kehtib EÜ tüübikinnituse nõue või osade puhul, mis kujutavad endast osa seadmest, mille kohta kehtib EÜ tüübikinnituse nõue.
- 5.2.3. Teabe taotluses identifitseeritakse taotluse kohase sõiduki mudeli täpne spetsifikaat. Taotluses tuleb kinnitada, et taotletav teave on vajalik varu- või moderniseerimiseks vajalike osade või diagnostikavahendite või katseseadmete osade väljatöötamiseks.”

I. XI lisa 1. liites tehakse järgmised muudatused.

1. Punkt 3.2 asendatakse järgmise tekstiga:

“3.2. Kütus

Katsetamisel kasutatakse sobivaid etalonkütuseid, mida on kirjeldatud bensiini ja diislikütuste puhul IX lisas ning vedela naftagaasi ja maagaasi puhul IXa lisas. Tüübikinnitusasutus võib vastavalt katsetatavale vealiigile (vt käesolev liide, punkt 6.3) valida kütuse liigi IXa lisas kirjeldatud etalonkütuste hulgast ainuküttel gaasiküttelga sõidukite katsetamise puhul või IX ja IXa lisades kirjeldatud etalonkütuste hulgast kaksiküttelga gaasiküttelga sõidukite katsetamise puhul. Valitud kütuseliiki ei muudeta ühelgi käesoleva liite punktides 2.1—2.3 kirjeldatud katsetamise astmel. Kui kütusena kasutatakse veeldatud naftagaasi või maagaasi, võib mootori käivitada bensiiniga ning lülitada ümber veeldatud naftagaasile või maagaasile eelnevalt kindlaksmääratud ajavahemiku järel, mis on automaatselt reguleeritav ja mida juht ei saa muuta.”

2. Punktid 6.3.1.4 ja 6.3.1.5 asendatakse järgmise tekstiga:

“6.3.1.4. Mis tahes muu juhtarvutiga ühendatud heidet mõjutava jõuseadme osa elektriühenduse katkestamine (kui see on aktiveeritud valitud kütuseliigile).

6.3.1.5. Kütuseaurude eemaldamist juhtiva elektroonilise seadme elektriühenduse katkestamine (kui sõiduk on selle seadmega varustatud ja kui see on aktiveeritud valitud kütuseliigile). Selle vealiigi puhul ei ole vaja teha I liiki katseid.”

3. Punktid 6.4.1.5 ja 6.4.1.6 asendatakse järgmise tekstiga:

“6.4.1.5. Kütuseaurude eemaldamist juhtiva elektroonilise seadme elektriühenduse katkestamine (kui sõiduk on selle seadmega varustatud ja kui see on aktiveeritud valitud kütuseliigile).

6.4.1.6. Mis tahes muu juhtarvutiga ühendatud heidet mõjutava jõuseadme osa elektriühenduse katkestamine (kui see on aktiveeritud valitud kütuseliigile), mille tõttu heite tase ületab mõne käesoleva lisa punktis 3.3.2 esitatud piirväärtuse.”

4. Punkt 6.5.3 asendatakse järgmise tekstiga:

“6.5.3. Heitekontrolli diagnostika seade peab vastama asjakohastele ISO standarditele ja/või SAE spetsifikaatidele ning sellele peab olema standarditud ja piiranguteta juurdepääs.

6.5.3.1. Sisseehitatud ja välisarvuti sidelülid peavad vastama ühele järgmistest standarditest, kusjuures arvestada tuleb vastavas standardis kirjeldatud piiranguid:

ISO 9141 — 2: 1994 (muudetud 1996. aastal) “Maanteesõidukid — Diagnostikaseadmed — 2. osa: CARB nõuded digitaalandmevahetuse kohta”;

SAE J1850: märts, 1998 "B klassi andmeedastusvõrgu liides". Heidet mõjutavate teadete puhul tuleb kasutada tsükkelkoodkontrolli ning kolmebaidilist päist, kuid mitte baidialdust või kontrollsummasid;

ISO 14230 — 4. osa "Maanteeõidukid — Diagnostikaseadmete võtmesõnaprotokoll 2000 — 4. osa: Nõuded heidetega seotud seadmetele";

ISO DIS 15765-4 "Maanteeõidukid — Kontrolleri-ala võrgu (CAN) diagnostika — 4. osa: Nõuded heidetega seotud seadmetele", 1. november 2001.

- 6.5.3.2. OBD-seadme sidestamiseks vajalikud seadmed ja diagnostikavahendid peavad vastama standardis ISO DIS 15031-4 "Maanteeõidukid — Sõiduki ja sõidukiväliste katseseadmete sidestamine heidet mõjutava diagnostika puhul — 4. osa: Sõidukivälised katseseadmed", 1. november 2001 esitatud talitusspetsifikaadile või neid nõudeid ületama.

- 6.5.3.3. Põhilised punkti 6.5.1 kohased diagnostikaandmed ning kahesuunalise kontrolli andmed esitatakse vormingus ja jaotusüksustena, mis on kirjeldatud standardis ISO DIS 15031-5 "Maanteeõidukid — Sõiduki ja sõidukiväliste katseseadmete sidestamine heidet mõjutava diagnostika puhul — 5. osa: Heidetega seotud diagnostikateenused", 1. november 2001, ning need peavad olema kättesaadavad ISO DIS 15031-4 nõuetele vastava diagnostikavahendi abil.

Sõiduki tootja esitab siseriiklikule standardiametile heidetega seotud andmete üksikasjad nagu PIDd, OBD-monitooringu-IDd ja katse-IDd, mis ei ole standardis ISO DIS 15031-5 kindlaks määratud, kuid on seotud käesoleva direktiiviga.

- 6.5.3.4. Vea registreerimise puhul identifitseerib sõiduki tootja vea, kasutades sobivat veakoodi, mis vastab standardi ISO DIS 15031-6 punktile 6.3 "Maanteeõidukid — Sõiduki ja sõidukiväliste katseseadmete sidestamine heidet mõjutava diagnostika puhul — 6. osa: Diagnostika veakoodide identifitseerimine". Kui selline identifitseerimine ei ole võimalik, võib sõiduki tootja kasutada ISO DIS 15031-6 punktide 5.3 ja 5.6 kohaseid diagnostika veakoode. Veakoodid peavad olema täielikult kättesaadavad punkti 6.5.3.2 nõuetele vastava standardse diagnostikaseadme abil.

Sõiduki tootja esitab siseriiklikule standardiametile heidetega seotud andmete üksikasjad nagu PIDd, OBD-monitooringu-IDd ja katse-IDd, mis ei ole standardis ISO DIS 15031-5 kindlaks määratud, kuid on seotud käesoleva direktiiviga.

- 6.5.3.5. Sõiduki ja diagnostikatestri sideliides peab olema standarditud ja vastama kõigile nõuetele, mis on esitatud standardis ISO DIS 15031-3 "Maanteeõidukid — Sõiduki ja sõidukiväliste katseseadmete sidestamine heidet mõjutava diagnostika puhul — 3. osa: Diagnostikaside ja sellega seotud elektriabelad: määratlused ja kasutamine", 1. november 2001.

Paigalduskoha suhtes tuleb kokku leppida tüübikinnitusasutusega, et paigalduskoht oleks hooldustöötajatele hõlpsasti juurdepääsetav, kuid kaitstud juhuslike vigastuste eest tavakasutusel."

5. Lisatakse punkt 6.6 järgmiselt:

"6.6. Kaksiküttl gaasiküttega sõidukid

- 6.6.1. Kaksiküttl gaasiküttega sõidukite puhul, kui sõiduk liigub kas bensiini- või gaasiküttega, tuleb käesoleva lisa 1. liite punktis 6.5 kirjeldatud diagnostikasignaale hinnata ja edastada sõltumatult. Diagnostikavahendilt lähtuva päringu korral tuleb diagnostikasignaale edastada sõiduki liikumise puhul bensiiniküttega sõiduki liikumise puhul gaasiküttega sõiduki liikumise puhul. Lähteadresside kasutamist on kirjeldatud standardis ISO DIS 15031-5 "Maanteeõidukid — Sõiduki ja sõidukiväliste katseseadmete sidestamine heidet mõjutava diagnostika puhul — 5. osa: Heidetega seotud diagnostikateenused, 1. november 2001."

J. XIII lisa asendatakse järgmise tekstiga:

"XIII LISA

VARUKATALÜÜSMUUNDURI KUI ERALDI SEADME EÜ TÜÜBIKINNITUS

1. KOHALDAMISALA

Käesolevat lisa kohaldatakse ühe või mitme M₁-ja N₁-kategooria ⁽¹⁾ mootorsõiduki konkreetsele tüübile varuosadena paigaldatavate katalüüsmuundurite kui direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 1 punkti d tähenduses eraldi seadmete EÜ tüüvikinnituse suhtes.

2. MÕISTED

Käesolevas lisas on kasutatud järgmisi mõisteid:

2.1. *originaalkatalüüsmuundur* — vt I lisa punkt 2.17;

2.2. *varukatalüüsmuundur* — vt I lisa punkt 2.18;

2.3. *originaalvarukatalüüsmuundur* — vt I lisa punkt 2.19;

2.4. *katalüüsmuunduri liik* — katalüüsmuundurid, mis ei erine üksteisest järgmiste oluliste tunnuste poolest:

2.4.1. kaetud kandelementide arv, struktuur ja materjal;

2.4.2. katalüütilise toime iseloom (oksüdatsioon, kolmeastmeline katalüüs jne);

2.4.3. maht, frontaaltasandi ja kandelemendi pikkuse suhe;

2.4.4. katalüsaatormaterjali koostis;

2.4.5. katalüsaatormaterjali suhe;

2.4.6. elemendi tihedus;

2.4.7. mõõtmed ja kuju;

2.4.8. termokaitse;

2.5. *sõiduki tüüp* — vt I lisa punkt 2.1;

2.6. *varukatalüüsmuunduri tüüvikinnitus* — varuosana ühele või mitmele sõidukitüübile paigaldamiseks mõeldud katalüüsmuunduri tüüvikinnitus, silmas pidades saasteainete heitkoguste piiramist, mürataset ja mõju sõiduki karakteristikutele ning vajaduse korral OBD-seadmele;

2.7. *rikutud varukatalüüsmuundur* — katalüüsmuundur, mis on vananenud või halvendatud sellisel määral, et vastab käesoleva direktiivi XI lisa 1. liite punkti 1 nõuetele. ⁽²⁾

3. EÜ TÜÜBIKINNITUSE TAOTLEMINE

3.1. Varukatalüüsmuunduri EÜ tüübikinnitustaotluse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 3 lõike 4 kohaselt esitab tootja.

3.2. Teatise näidis on esitatud käesoleva lisa 1. liites.

3.3. Varukatalüüsmuunduri tüübikinnitustaotluse korral esitatakse tüübikinnituskatsete eest vastutavale tehnilisele teenistusele:

3.3.1. Direktiivi 70/220/EMÜ kohaselt tüübikinnituse saanud sõiduk (sõidukid), mis on varustatud uue originaalkatalüüsmuunduriga. Taotleja valib kõnealuse sõiduki (kõnealused sõidukid) tehnilise teenistuse nõusolekul. Sõiduk (sõiduk) peab (peavad) vastama direktiivi III lisa 3. jaos esitatud nõuetele.

Katsesõiduki (katsesõidukite) heitekontrollseade peab olema vigadeta; ükskõik milline ülemäära kulunud või rikkis heidet mõjutav originaalosa tuleb parandada või asendada. Katsesõiduk (katsesõidukid) peab (peavad) olema nõuetekohaselt reguleeritud ning enne heite mõõtmise katseid tootja spetsifikaadi kohaselt paigaldatud.

3.3.2. Üks varukatalüüsmuunduri tüübi näidis. Näidistele tuleb selgelt ja kustumatult märkida taotleja kaubanimi või kaubamärk ja toote nimetus.

3.3.3. Varukatalüüsmuunduri tüübi lisanäidis, juhul kui varukatalüüsmuundur on mõeldud paigaldamiseks OBD-seadmega varustatud sõidukile. Lisanäidisele tuleb selgelt ja kustumatult märkida taotleja kaubanimi või kaubamärk ja toote nimetus. Lisanäidis peab olema rikutud punkti 2.7 määratluse kohaselt.

4. EÜ TÜÜBIKINNITUSE ANDMINE

4.1. Kui asjakohased nõuded on täidetud, antakse EÜ tüübikinnitus direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 lõike 3 kohaselt.

4.2. EÜ tüübikinnitustunnistuse näidis on esitatud käesoleva lisa 2. liites.

4.3. Igale tüübikinnituse saanud varukatalüüsmuundurile antakse tüübikinnituse number vastavalt direktiivi 70/156/EMÜ VII lisale. Üks ja sama liikmesriik ei anna sama numbrit teisele varukatalüüsmuunduri tüübile. Sama tüübikinnituse numbriga varukatalüüsmuunduri tüüpi võib kasutada mitme eri sõidukitüübi puhul.

5. EÜ TÜÜBIKINNITUSMÄRK

5.1. Igale varukatalüüsmuundurile, mis vastab käesoleva direktiivi alusel eraldi seadmena kinnitatud tüübile, kantakse EÜ tüübikinnitusmärk.

5.2. See märk koosneb riskülikust, mille sees on e-täht, sellele järgneb tüübikinnituse andnud liikmesriigi eraldusnumber või -tähed:

1 Saksamaa	12 Austria
2 Prantsusmaa	13 Luksemburg
3 Itaalia	17 Soome
4 Madalmaad	18 Taani
5 Rootsi	21 Portugal
6 Belgia	23 Kreeka
9 Hispaania	24 Iirimaa
11 Ühendkuningriik	

Ristküliku lähedal peab olema ka direktiivi 70/156/EMÜ VII lisas mainitud tüübikinnitusnumbri 4 numbrist koosnev "baaskinnitusnumber", millele eelneb kaks numbrit, mis näitavad EÜ tüübikinnituse andmise päeval direktiivis 70/220/EMÜ tehtud kõige hilisema peamise tehnilise muudatuse järjekorranumbrit. Järjekorranumber käesoleva direktiivi puhul on 01.

5.3. Punktis 5.2 mainitud tüübikinnitust tõendav märk peab olema selgesti loetav ja kustumatu ning võimaluse korral nähtav ka siis, kui varukatalüüsmuundur on paigaldatud sõidukile.

5.4. Käesoleva lisa 3. liites on esitatud näited eespool mainitud tüübikinnitusmärgi ja -andmete paigutuse kohta.

6. NÕUDED

6.1. Üldnõuded

6.1.1. Varukatalüüsmuundur peab olema konstrueeritud ja valmistatud ning paigaldatav nii, et sõiduk säilitaks vastavuse käesoleva direktiivi sätetele; saasteainete heiteid peab saama tõhusalt piirata sõiduki kogu tavapärase kasutusaja jooksul harilikes kasutustingimustes.

6.1.2. Varukatalüüsmuundur tuleb paigaldada täpselt samale kohale, kus asus originaalkatalüüsmuundur, ning hapnikusondi(de) ja muude andurite asetust väljalaskesüsteemis (kui neid kasutatakse) ei tohi muuta.

6.1.3. Kui originaalkatalüüsmuunduris on termokaitse, siis peab ka varukatalüüsmuundur olema võrdväärse termokaitsega.

6.1.4. Varukatalüüsmuundur peab olema vastupidav, seega konstrueeritud ja valmistatud ning paigaldatav nii, et oleks tagatud vajalik korrosiooni- ja oksüdatsioonikindlus sõiduki kasutamistingimusi silmas pidades.

6.2. Heidetega seotud nõuded

Käesoleva lisa punktis 3.3.1 mainitud sõidukiga (sõidukitega), mis on varustatud selle tüübi varukatalüüsmuunduriga, millele taotletakse tüübikinnitust, tehakse I tüüpi katsed käesoleva direktiivi vastava lisa tingimuste kohaselt, et võrrelda varukatalüüsmuunduri ja originaalkatalüüsmuunduri karakteristikuid allpool kirjeldatud menetluse kohaselt.

6.2.1. Võrdlusaluse kindlaksmääramine

Sõidukile (sõidukitele) paigaldatakse originaalkatalüüsmuundur (vt punkt 3.3.1), mille sissesõitmiseks tehakse 12 linnavälist sõidutsükli (I liiki katsete teine osa).

Pärast seda eelkonditsioneerimise etappi hoitakse sõidukit (sõidukeid) ruumis, mille temperatuur on suhteliselt konstantne, püsides vahemikus 293–303 K (20–30 °C). See konditsioneerimise etapp kestab vähemalt kuus tundi, kuni mootoriõli ja jahutusvedeliku temperatuur saavutab ruumi temperatuuri ± 2 K. Seejärel tehakse kolm I liiki katset.

6.2.2. Heitgaasikatse varukatalüüsmuunduriga

Katsesõiduki(te) originaalkatalüüsmuundur asendatakse varukatalüüsmuunduriga (vt punkt 3.3.2), mille sissesõitmiseks tehakse 12 linnavälist sõidutsükli (I liiki katsete teine osa).

Pärast seda eelkonditsioneerimise etappi hoitakse sõidukit (sõidukeid) ruumis, mille temperatuur on suhteliselt konstantne, püsides vahemikus 293–303 K (20–30 °C). See konditsioneerimise etapp kestab vähemalt kuus tundi, kuni mootoriõli ja jahutusvedeliku temperatuur saavutab ruumi temperatuuri ± 2 K. Seejärel tehakse kolm I liiki katset.

6.2.3. Varukatalüüsmuunduriga varustatud sõidukite saasteainete heite hindamine

Originaalkatalüüsmuunduriga katsesõiduk(id) peab (peavad) vastama sõiduki(te) tüübikinnitusnõuetes ettenähtud heidete piirväärtustele, kusjuures vajaduse korral võetakse arvesse sõiduki(te) tüübikinnituse ajal rakendatud halvendustegureid.

Varukatalüüsmuunduriga varustatud sõiduki(te) heidetega seotud nõuded loetakse täidetuks, kui iga reguleeritava saasteainega (CO, HC, NO_x ja kübemed) seotud tulemused vastavad järgmistele nõuetele:

$$M \leq 0,85 S + 0,4 G$$

$$M \leq G$$

kus

M on kolmes I liiki katses varukatalüüsmuunduriga saadud ühe saasteaine heite või kahe saasteaine koguheitte ⁽³⁾ keskvärtus;

S on kolmes I liiki katses originaalkatalüüsmuunduriga saadud ühe saasteaine heite või kahe saasteaine koguheitte ⁽³⁾ keskvärtus;

G on ühe saasteaine heite või kahe saasteaine koguheitte ⁽³⁾ sõiduki(te) tüübikinnituse kohane piirväärtus, mis on vajaduse korral jagatud vastavalt punktile 6.4 kindlaksmääratud halvendusteguriga.

Juhul kui tüübikinnitust taotletakse sõidukitootja eri tüüpi sõidukitele ning tingimusel, et kõnesolevatele eri tüüpi sõidukitele on paigaldatud sama tüüpi originaalkatalüüsmuundurid, võib I liiki katsetes piirduda vähemalt kahe sõidukiga, mis on valitud kokkuleppe tüübikinnituse eest vastutava tehnilise teenistusega.

6.3. Müra ja väljalaske vasturõhuga seotud nõuded

Varukatalüüsmuundur peab vastama direktiivi 70/157/EMÜ II lisa tehnilistele nõuetele.

6.4. Vastupidavusega seotud nõuded

Varukatalüüsmuundur peab vastama V liiki katsete puhul käesoleva direktiivi I lisa punkti 5.3.5 nõuetele või I liiki katsete puhul peavad tulemused vastama halvendusteguritele allpool esitatud tabelis.

Tabel XIII.6.4

Mootori liik	Halvendustegur				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	Kübeded
Ottomootor	1,2	1,2	1,2	1,2 ⁽²⁾	—
Diiselmootor	1,1	—	1,0	1,0	1,2

⁽¹⁾ Rakendatav ainult sõidukite puhul, mis on saanud tüübikinnituse vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ või järgnenud muutmisdirektiividega).

⁽²⁾ Rakendatav ainult ottomootoriga sõidukite puhul, mis on saanud tüübikinnituse vastavalt direktiivile 70/220/EMÜ (muudetud direktiiviga 98/69/EÜ või varasemate direktiividega).

6.5. OBD-seadmega kokkusobivuse nõuded (rakendatavad ainult varukatalüüsmuundurite puhul, mis on mõeldud paigaldamiseks OBD-seadmega varustatud sõidukitele)

OBD-seadmega kokkusobivuse demonstreerimine on vajalik ainult juhul, kui originaalkatalüüsmuundurit jälgiti algkonfiguratsioonis.

6.5.1. Varukatalüüsmuunduri OBD-seadmega kokkusobivuse demonstreerimiseks kasutatakse direktiivi 98/69/EÜ XI lisa 1. liites kirjeldatud protseduure.

6.5.2. Kõnesoleval juhul ei kohaldata neid direktiivi 98/69/EÜ XI lisa 1. liite sätteid, mida kohaldatakse osade puhul, mis ei ole katalüüsmuundurid.

6.5.3. Teisene sõiduki tootja võib kasutada sama eelkonditsioneerimis- ja katseprotseduuri, nagu kasutati esialgse tüübikinnituse puhul. Sel juhul lisab tüübikinnitusasutus taotluse korral ja võrdse kohtlemise põhimõtet järgides EÜ tüübikinnitustõendile 2. liite, milles märgitakse originaalseadme tootja poolt katalüüsmuunduri OBD-katsetamisel kasutatud eelkonditsioneerimistsükli arv ja liik ning katsetsükli liik.

6.5.4. Selleks, et oleks võimalik kontrollida kõigi muude OBD-seadme abil jälgitavate osade paigaldamise ja töö nõuetele vastavust, ei tohi OBD-seade enne varukatalüüsmuunduri paigaldamist anda rikketeateid ega salvestada veakoode. Selle nõude rakendamiseks võib pärast katseid kasutada käesoleva lisa punktis 6.2.1 kirjeldatud OBD-seadme oleku hindamist.

6.5.5. Käesoleva lisa punktis 6.2.2 ettenähtud sõiduki liikumise jooksul ei tohi rikkeindikaator (vt käesoleva direktiivi XI lisa punkti 2.5 viide) aktiveeruda.

7. DOKUMENTATSIOON

7.1. Iga uue varukatalüüsmuunduriga antakse kaasa järgmine teave:

7.1.1. katalüsaatori tootja kaubanimi või kaubamärk;

7.1.2. sõidukid (ja nende tootmisaastad), mille varukatalüüsmuundurile on antud tüübikinnitus, kaasa arvatud vajaduse korral märgistus, mis näitab, kas varukatalüüsmuundur sobib paigaldamiseks sisseehitatud diagnostikaseadmega (OBD-seadmega) varustatud sõidukile;

7.1.3. paigaldamisjuhend, vajaduse korral.

7.2. Kõnealusele teave esitatakse:

varukatalüüsmuunduriga kaasaantud infolehel,

varukatalüüsmuunduri müügi pakendil või

muul sobival viisil.

Teave peab igal juhul olema esitatud tootekataloogides, mida varukatalüüsmuunduri tootja jaotab müügikohtades.

8. TÜÜBI JA TÜÜBIKINNITUSTE MUUDATUSED

Käesoleva direktiivi kohaselt kinnitatud tüübi muutmisel kohaldatakse direktiivi 70/156/EMÜ artikli 5 sätteid.

9. TOOTMISE VASTAVUS

Tootmise vastavust tagavad meetmed võetakse direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 10 sätestatud korras.

9.2. Erisätted

9.2.1. Direktiivi 70/156/EMÜ X lisa punktis 2.2 mainitud kontrollimised peavad käsitlema vastavust käesoleva lisa punktis 2.4 kindlaksmääratud karakteristikutele.

9.2.2. Direktiivi 70/156/EMÜ X lisa punkti 3.5 kohaldamisel võib teha käesoleva lisa punktis 6.2 (heidetega seotud nõuded) kirjeldatud katseid. Sellisel juhul võib tüübikeinnituse omanik taotleda teist võimalust, mille kohaselt originaalkatalüüsmuunduri asemel kasutatakse võrdlusalusena seda varukatalüüsmuundurit, mida kasutati tüübikeinnituskatsetustes (või mõnda muud näidist, mille vastavus kinnitatud tüübile on tõestatud). Kontrollitava näidise puhul mõõdetud heite keskväärtused ei tohi olla üle 15 % suuremad võrdlusnäidise puhul mõõdetud keskväärtustest.

Liide 1

Teatis nr... seoses varukatalüüsmuundurite EÜ tüübikinnitusega (direktiiv 70/220/EMÜ, viimati muudetud direktiiviga...)

Vajaduse korral esitatakse järgmine teave koos sisukorraga kolmes eksemplaris. Joonised esitatakse vajalikus mõõtkavas ja piisavalt üksikasjalikena A4 formaadis paberil või A4 formaadis voldikul. Kui esitatakse ka fotosid, peavad need olema piisavalt detailsed.

Kui süsteemis, osades või eraldi seadmetes on elektroonilisi kontrollseadmeid, tuleb esitada andmed nende karakteristikute kohta.

0. ÜLDOSA

0.1. Mark (tootja kaubanimi):

0.2. Tüüp:

0.5. Tootja nimi ja aadress:

0.7. Osade ja eraldi seadmete puhul EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:

0.8. Koostetehas(t)e aadress(id):

1. SEADME KIRJELDUS

1.1. Varukatalüüsmuunduri mark ja tüüp:

1.2. Varukatalüüsmuunduri joonised, milles tuuakse eelkõige esile kõik käesoleva lisa punktis 2.3 mainitud karakteristikud:

1.3. Sõidukitüübi või -tüüpide kirjeldus, millele varukatalüüsmuundur on mõeldud:

1.3.1. Mootorit ja sõidukitüüpi (sõidukitüüpe) iseloomustav (iseloomustavad) number (numbrid) ja/või tähis (tähised):

1.3.2. Kas varukatalüüsmuundur on kavandatud kokkusobivana OBD-seadmega (Jah/Ei): ⁽⁴⁾

1.4. Kirjeldus ja joonised varukatalüüsmuunduri asendi kohta mootori väljalasketoru (väljalasketorustiku) suhtes:

Liide 2

Näidis

(Suurim formaat: A4 (210 × 297 mm))

EÜ TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Ametiasutuse tempel

Teave sõidukitüübi/osa tüübi/eraldi seadme tüübikohta:

- tüübikinnitus (⁴),
- tüübikinnituse laiendamine (⁴),
- tüübikinnituse andmisest keeldumine (⁴),
- tüübikinnituse tühistamine (⁴)

seoses direktiiviga..., viimati muudetud direktiiviga...

Tüübikinnitusnumber:

Laiendamise põhjus:

I osa

- 0.1. Mark (tootja kaubanimi):
- 0.2. Tüüp:
- 0.3. Tüübi identifitseerimisandmed, kui need on märgitud sõidukile/osale/eraldi seadmele: (⁵)
- 0.3.1. Märgistuse asukoht:
- 0.4. Sõiduki kategooria: (⁶)
- 0.5. Tootja nimi ja aadress:
- 0.7. Osade ja eraldi seadmete puhul EÜ tüübikinnitusmärgi asukoht ja kinnitusviis:
- 0.8. Koostetehas(t)e aadress(id):

II JAGU

1. Lisateave (vajaduse korral): vt *addendum*
2. Katsete eest vastutav tehniline teenistus:
3. Katsearuande esitamise kuupäev:
4. Katsearuande number:
5. Märkused (kui neid on): vt *addendum*
6. Koht:
7. Kuupäev:
8. Allkiri:
9. Lisatud on loetelu tüübikinnitusasutusele esitatud teabest, mida on võimalik taotluse korral saada.

Addendum,

lisatud EÜ tüübikinnitustunnistusele nr...

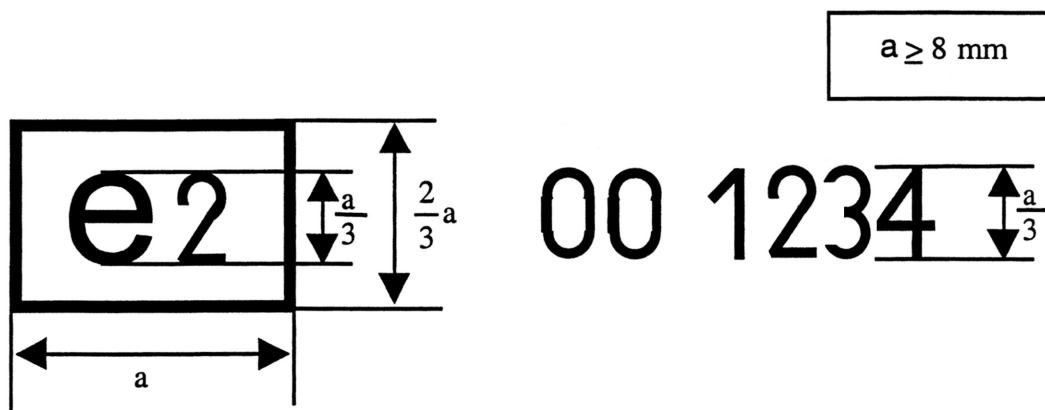
seoses mootorsõidukite varukatalüüsmuunduri kui eraldi seadme tüübikinnitusega direktiivi 70/220/EMÜ (viimati muudetud direktiiviga...) kohaselt.

1. Lisateave
 - 1.1. Varukatalüüsmuunduri mark ja tüüp:
 - 1.2. Sõiduki tüüp (-tüübid), millele katalüüsmuunduri tüüp varuosana sobib:
 - 1.3. Sõiduki (sõidukite) tüüp (tüübid), millel varukatalüüsmuundurit katsetati:
 - 1.3.1. Kas on demonstreeritud, et varukatalüüsmuundur on kokkusobiv OBD-seadmega? (Jah/Ei): ⁽⁴⁾
 5. Märkused:
-

Liide 3

EÜ tüübikinnitusmärgi näidis

(vt käesolev lisa, punkt 5.2)



Varukatalüüsmuunduri osale kinnitatud tüübikinnitusmärk näitab, et asjaomane tüüp on kinnitatud Prantsusmaal (e 2) käesoleva direktiivi kohaselt. Tüübikinnituse numbri kaks esimest kohta (00) viitavad direktiivi 70/220/EMÜ kõige hilisemate muudatuste järjekorranumbrile. Neli järgmist kohta (1234) moodustavad tüübikinnitusasutuse poolt varukatalüüsmuundurile antud baaskinnitusnumbri.”

- (1) Direktiivi 70/156/EMÜ A jao II lisas määratletu kohaselt.
- (2) Kui käesoleva lisa punkti 6.2.1 alusel mõõdetud HC tase on suurem kui sõiduki tüübikinnituse ajal mõõdetud tase, liidetakse ottomootoriga sõiduki demonstratsioonkatse korral nende tasemete vahe XI lisa punktis 3.3.2 mainitud läviväärtustele, mille puhul rakendatakse XI lisa 1. liite punktis 1 lubatud ülejääki.
- (3) Vastavalt vajadusele seoses direktiivi 70/220/EMÜ I lisa punktis 5.3.1.4 kindlaksmääratud heidete piirväärtustega juhtumite puhul, mille suhtes originaalkatalüüsmuunduriga sõidukile anti tüübikinnitus.
- (4) Mittevajalik maha tõmmata.
- (5) Kui tüübi identifitseerimisandmed sisaldavad märke, mis ei ole käesoleva tüübikinnitustunnistuse kohase sõiduki, osa- või eraldi seadme tüübi kirjeldamisel asjakohased, asendatakse dokumentides need märgid sümboliga “?” (nt ABC??123??).
- (6) Direktiivi 70/156/EMÜ II lisa A jaos määratletu kohaselt.